

*Illi robur et non tepiden
Circu pectus erat, qui fragilam tenu
Communi pelagi ratem
Primus...*

Dal giorno che Orazio scortava con l'ode la sua
mosa Vergilio navigante verso la Grecia, le vite
del mare si non fatte più frequenti agli uomini
e i suoi abissi non ugualmente capaci ai naufragi.
I venti e le stelle, che il poeta scompigliava,
hanno perduto la loro divinità: il più
non interroga più la stella polare, né il più
scalo ha più nulla a chiedere, nulla a temere
dall'Africo ruinoso, dal rabbonico Noto e dalle
Japige propinque cui Orazio chiedeva di restare
tuo: incalme il compagno, *dinimide cinerem*.
Il capitano è certo della rotta come il capro
treno del binario: Sulla *scena* di ferro i furti
mordono come la bocca di una balia, *dentibus*.

Si parte per mare con l'animo lieto dell'incau-
tazione che rischiara tutte le partenze. Quando
toglieranno le ancore saremo a tavola, cercando
il nostro...

col barretto da viaggio appuntato sui capelli e con una gran mazzetta di fiori fra le mani... Ci andieremo un poco, forse anche soffriremo un mal di stomaco, ma che importa, purché si arrivi presto! Tutta l'ansietà è in questo quarto

E nemmeno potrei esser anche possibile che non si attivi. Il navigare ha tanta parte della vita moderna che soltanto i popoli montanari mantengono ancora il terrore intuitivo del mare che era sì forte nell'anima continentale dei romani. Orazio è in mezzo quando dice che un procelloso iddio separò le terre con l'inaccambiabile Oceano.

noi sappiamo per contro che soltanto il valico marino rende agevole il commercio dei popoli confinati nei lidi opposti, disgiunti e remoti l'un dall'altro. E poi che la necessità della navigazione ha preso dominio del nostro spirito con il naufragio ci spinge tra saliceti, pasci-

Al margine del cartopelmo *liberly*, dove sta scritto il pranzo di bordo più ricco di qualun-

che ideale porta continentale, o sulla parete della cabina verniciata o lucente come un gioiello, c'è un cattedro nuovo, che può vedere disegnarsi il fantasma della orrenda Nemosa dalle viscide braccia e dagli occhi verdi che insidia il marinaio o il navigatore! La trireme, la cocca, il galeone

la caravelli, il *clipper*, edifici rudimentali di corde e di travi, opera di carpentieri empirici cui non soccorrevano la meccanica, né le matematiche, portavano nel loro destino d'essere preda delle onde. Una vela non ammainata a tempo, e il veliero era perduto. Ma il grand

transatlantico che chiede solo a se stesso l'energia di toccare il segno, pare debba emergere più forte della natura. Esso non è una nave, una città, un'isola che galleggia e cammina su tutti.

tempi dei fenici. Le navi degli antichi affondavano in alto mare: le nostre spariscono nei porti d'arrivo. Per una legge di cui forse la gente dell'arte può perorgiare il senso che a me sfugge, i naufragi che commossero il mondo si dicevano naufragi del Mediterraneo.

chilometri della terra, in vista della linea di
ragna dei docks e della ghirlanda di fannelli
rivestono di festa le braccia amorose dei golfi.
Si direbbe che queste catastrofi racchiudano un
senso di micidiale ironia. Le vittime del

lin, annaspando disperatamente tra i flutti, cercava di toccare con le mani le sponde del Nieuwe Waterweg, un canale! Così altri cento. Il Sino fu sommerso in vista della costa: postale inglese Drummond Castle al fianco i due sopra una scogliera, a pochi metri dal

isolotti del canale di Four: il *Liban* fu juv
stato da un vapore a pena un miglio fuori d
Mauritania: il *General Glauson* prese fuoco
duecento metri dalla terra. Più un golfo è
spitale, maggiore è il numero delle sue vittime.
Le più sventurate tragedie marine sono assai

nute in una baja che la gente di mare dice si-
la più comoda e la più riparata del mondo, la
baja di San Francisco. A che giova di poter
affrontare impunemente la tempesta che ai nu-
vigatori antichi pareva la maggior corruccia
della difficile marineria, se la ondata si schiancia

sopra i ponti delle nostre navi: nelle giornate radiose in cui il mare brilla ed esulta, mentre le barche peschereccio sciamano gioiosamente all'intorno, e si vedgono i comignoli della città abuffare tranquillamente il loro alito di pesce.

La nave se ne tiene più la tempesta schiacciata al vertice delle ciminiere tozze e degli alberi mozzi; la porta secca rinchiusa nel ventre di ghisa. Un cilindro che scoppia, un compartimento-stagno che cede, un'elica che cade a tutto s'innabessa, beni e vite, mentre Nettun

sonneccchia sul suo letto d'alga e i venti si tr-
stallano innocentemente con le nuvole. La me-
canica ci ha messi al sicuro dalla natura. Ci
ci metterà al sicuro dalla meccanica?

Nop certo i modi di salottaggio usati sul-
navi mercantili. La scialuppa issata ai fandi

della nave non sono che un minuzioso tradimento, e non salvano nessuno. Il *Sirio*, che recava novecento persone, aveva dieci scialuppe e tre balemiere: trenta persone per ogni canotto, meno di quattrocento in tutte le scialuppe, e non potevano condurre alla riva.

la disperazione non aveva fatto il meno viaggiatori, se l'equipaggio fosse stato obbediente e pronto, e compiacente il mare. E anche, chi assicura che quelle barche, bruciate dal sole, che ne stolla e dirigiung il f

che centinaia di metri! È posto che lo possano, chi assicura che nel carico umano ci è riverito senza regola entro il breve spazio in un momento di disperazione, vi siano uomini esperti a condurlo? Ma più beffardo

a la speranza appesa in ogni cabina con cintura di salvataggio. Sperimentatela ai bagni di mare, nel recinto riservato del vostro stabilimento. Avrete la consolazione di constatare che l'uomo il quale si precipita in mare affido a una cintura di salvataggio.

galleggia col corpo, ma un sotto le onde co-
la testa. E in ogni modo, per ringerla secon-
la prescrizione, bisogna molta calma, tre
quattro minuti di tempo e un domestico.
gli emigranti, di solito, ne hanno una per

salvataggio in cui pongono fiducia gli uomini competenti è la zattera; non già la zattera alla Robinson, improvvisata, con l'acqua alla gola e l'ascia alla mano, da un fantastico equipaggio dotato della virtù che ebbero

10

Il grande Convegno di Genova

per i problemi ferroviari dell'Alta Italia.

Genova, 24, ore 17.10.
GLI INTERVENTI.

La riunione indetta dal sindaco di Genova per predisporre contro il disseminio ferroviario e per il favore della linea Genova-Milano, come veniva proposta dal Comitato presieduto dal senatore Eramo Piaggio, è riuscita impomatissima.

Nell'atrio del palazzo municipale era schierata una drappello di pompieri in alta tenuta: sulle

a) Genova, che si potesse arrivare a qualche cosa di positivo; ma, dopo i discorsi dei tre sindaci, egli ha la certezza che si arriverà a qualche conclusione effettivamente pratica. Attacco viramente, approvato ed applaudito dall'ottimo: il Governo, c'è ora di finire, — dice, — perché a me non mi riesce altri bisogno se non quelli di Montecitorio, e non considero la via Veduggio se non sotto l'aspetto parlamentare! Ora non solo i treni viaggiatori vanno soggetti al disseminio ferroviario, ma tutto il traffico nazionale è com-

Alle 14 numerosi rappresentanti delle tre regioni, piemontese, ligure e lombarda, si affollarono nella magnifica sala del Consiglio comunale.

Quando alle 14.15 entreranno nella sala le rappresentanti di Torino, Milano e Genova, gli assistenti prorruppero in un caloroso applauso. Nella rappresentanza piemontese nove, oltre il sindaco

Il ministro della Giustizia, Antonio Di Pietro, ha presenziato alla cerimonia di inaugurazione della mostra "L'arte e la cultura del fascismo" a Palazzo Venezia. Nella foto: Di Pietro con il ministro della Cultura, Sandro Pertini, e il ministro della Pubblica Istruzione, Giovanni De Michelis.

Delle Deputazioni penitenti si notavano gli onorevoli Gustiniani, Raggio, Fimberti, Galilei, Grefolini, ecc.

Erano inoltre presenti i senatori Ceretti, Doria e Maragnoli.

LE ALIUTE DEL SINTACO DI GENOVA.

Il sindaco di Genova, marchese Da Passano, ha ricevuto da un suo amico, il marchese di

«...e tutti, il senatore Francesco De Martino, il deputato Paolo Invernizzi, il senatore democristiano, il premier parte-
cipante, i senatori De Crescenzo, Corbelli, Colombo, gli onorevoli Bossi, Albertini e le altre Autorità.

Il sindaco di Genova aprì la solenne riunione dicendosi fiero di pagare il saluto, a nome di Genova, ai rappresentanti di Torino e di Milano. Aggiunse che le aspirazioni della Liguria sono le

Il personale ferroviario.

« Abbiamo ancora — egli disse — dei buoni elementi, ma la media del valore del personale ferroviario andrà sempre scemando. L'impiego di Stato non le piace in alcuna considerazione: occorre aumentare gli stipendi degli impiegati delle ferrovie, e sopprimere poi in tutti i rami le esenzioni dell'inalienabilità, ciò che non si verifica

zioni della regione lambarda e piacentina: «**ris-**
» come solo un'azione coordinata può condurre alla
» scopo che si prefiggono tutti i presenti e gli
» aderenti alla riunione odierna.

Il Comune di Genova, e gli altri Enti civici
» della Liguria non hanno voluto prendere alcuna
» decisione senza attendere il consenso ed il con-
» sensuale appoggio dei rappresentanti del Pae-
»

gli Stati, per esempio, in Irizarra, dove ogni
» ciascuno uno gli impiegati possono essere infor-
» mati».

L'ordine del giorno votato.

Parla ancora il consigliere comunale di Genova,
» Rimeiti, il quale auspica alla necessità di
» provvedere istantaneamente al disarmo ferroviario
» ed illustra il seguente ordine del giorno: «Le

Ringrazzi tutti i presenti e tutti gli intervenuti, invitando alla laicità, ognuno il proprio lavoro, ciascuno ognuno la propria responsabilità.

Il discorso del sindaco di Genova, aderito ed odisce, viene vivamente applaudito.

LE MERCEDES

CONTRO IL DECRETISMO PERIODICO.

«Vogliamo — egli disse — che sia data piena confidenza alle tre regioni dell'Italia Settentrionale: Piemonte, Liguria e Lombardia. Noi siamo i più disinteressati ad abbassare tutti i frangenti.

- «deliberare la formazione di un Comitato a
- «alcune da nominarsi dai sindaci di Torino, Milano
- «a Genova, sotto la loro presidenza ;
- «e invitare i rappresentanti politici della tri
- «dici ad un'opera concorde, energica ed incisiva
- «dover impensabile.
- «sione immediata da parte dello Stato, del
- «linee e nella speranza, che tutti gli

L'ordine del giorno, oltre che le prime parti dell'arr. Rimetti, reca pure quella del sindaco di Genova, Da Passano, del sindaco di Torino, senatore Freia, del sindaco di Milano, senatore Ponti, dell'arr. Caveri, senatore senato del Comune di Genova e degli onorevoli, pure di Ge-

IL TELEFONO DEI SINDACATI DI TORINO.
Dopo che coloro appellati ebbero aiutato la fine del discorso del senatore Forzi, sono a parlare il sindaco di Torino, senatore Prati. Egli dice che, mentre dei legami le hanno sempre visto le capitali figure alla metropoli torinese, ha esordito con piano l'invito del sindaco di Genova, per una riunione via a concordare con loro le iniziative che si debbono prendere. A mezzogiorno, Casanovi, Poggi a Grano, nonché del consigliere Bonatti. Ilora molto la firma dell'assessore di Milano, Pizzato dei consiglieri comunali di Milano De Marchi e Manfredini, del senatore Colombo, del senatore Toffa e del senatore Cossiga. Ilora molto la firma dell'assessore di Torino, Castiglione, del deputato Polici Costa, senatore di Genova dell'avv. Modugno, consigliere del Comune di Novara dell'avv. Giacomini, consigliere

Il senatore Frisia viene esibito a cattivarsi l'attenzione della stampa, in attesa di essere depennato dal registro dei deputati della Camera.

Assai opportunamente, tra applausi generali, il senatore Frela ricorda l'inaugurazione della prima linea ferroviaria, avvenuta nel 1854, nel quale caso un rappresentante di Torino si recava a Genova a stringere la mano al popolo ligurino...
« Anche oggi — prosegue l'oratore — Torino stringe la mano a Genova e porta uno schietto

Quindi parla l'ammiraglio Pansia, di Milano, il quale invita il senatore Margliasso a non insistere nella sua domanda. Aggiunge qualche altro richiamo al deputato Rospignoli, a nome del sindaco di Pavia, e finalmente, alle ore 15,40, il sindaco di Genova mette ai voti l'ordine del giorno, che viene approvato per acclamazione.

che noi vi impegniamo ad allocare a Torino. Le insistenti domande nostre corrispondono a tali necessità che meritano il plauso di tutti. Dove potrà sorgere una protesta, non contro il divieto ferroviario, ma contro lo sfacelo ferroviario, che arreca danni immensi non solo alle tre regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, ma a tutta Italia?

Il solito incidente

Il treno da Milano, che doveva arrivare a Genova alle 10 di stamane, è giunto invece con due ore di ritardo. Alla stazione di Arquate Scrivia (svevisti due vagani carichi, che laggiù avevano il bicario di corn. Buil treno si trovava i rannocchianti di Milano, che partiva

Immediato all'ederaio dimissioni: « Non si può dire: È impossibile rimediare! Mi direi assolutamente parvi riparte. Quando vengono a Genova in trasferta a il direttore o il vice-direttore o qualche altro alto funzionario delle ferrovie, il servizio procede regolarmente per qualche decina di giorni; quindi si ricomincia da capo nel disastro! Ora non è assolutamente possibile tollerare. Quando

Servizio procede regolarmente per qualche giorno, ma direi che può procedere regolarmente per tutto il corso dell'anno!».

Segue la deputato del Il Collegio di Genova, Rosa Basso, che si tratta in questione del partito socialista, riferendo come la folla cede del disastro ferroviario il prossimo precipitando sul triangolo Milano-Torino-Genova. « Qui si introducono confusione speciali con speranza di invadere

di linee, non vole, ma perché non si prendono da molti anni provvedimenti che avrebbe arguito necessità di adottare.

Egli divide le linee del triangolo economico in tre gruppi: quella che dal porto di Genova condurrà all'Appennino, quella che dalla Liguria risale fino a Novi, quella che da Novi portava a Milano ed alla regione subalpina.

« Occorre — dice l'oratore — prendere in seria considerazione le linee del secondo gruppo, ed occorre prender risconti non solo temporanei, ma duraturi ».

Si augura che da questa assemblea scorga una voce unitaria che ponga fine al disordine attuale.

LE RAPPRESENTANZE NERI COTONESI.

Si leva quindi a parlare il signor Cantoni, di

Milano, rappresentante dell'industria cotoniera italiana e presidente dell'Associazione cotoniera. Egli ringrazia il sindaco di Gora per l'invitatione prova ed elegge i tre sindacati presenti: dipietruva, dopo tanti istilli fotografici da lui inviati

